

La filière logistique

En février 2004, Marie Jacquesson et Martine Le Hémonet, du comité de rédaction, ont rencontré Jean-Claude Billiet, inspecteur général de l'Éducation nationale, économie et gestion.

M. Billiet a été le chef de projet de la rénovation des diplômes de cette filière.

Mots-clés : Logistique - Diplôme - Transport

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Qu'appelle-t-on la logistique ?

Pour faire simple, on peut dire que c'est une chaîne (en anglais *Supply Chain management*) qui intègre trois grands domaines de gestion : l'approvisionnement, la production et la distribution. Le groupe « économie et gestion » de l'Inspection générale de l'Éducation nationale s'occupe de la partie approvisionnement et distribution de la chaîne, la logistique de production dépend du secteur industriel. Dans la mesure où l'approvisionnement concerne la relation avec les fournisseurs et la distribution celle avec les clients, les liens sont très étroits entre la logistique et le commercial.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Le transport fait-il partie de la logistique ?

Le transport se situe en amont et en aval de la chaîne logistique. Certains pensent même qu'il en fait partie. C'est pour cela qu'à l'Éducation nationale nous parlons de « transport et logistique » et que notre offre de formation porte sur les deux spécialités (voir annexe 1. État des formations au transport et à la logistique). D'ailleurs, de plus en plus d'entreprises assurent les deux types de prestations.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Pourquoi assiste-t-on à un fort développement de la logistique aujourd'hui ?

Parce que la logistique est devenue une variable économique essentielle. À l'époque du taylorisme et plus tard avec l'automatisation des chaînes de production, des gains très importants de productivité ont été obtenus sur la fabrication des produits, ce qui a permis de diminuer sensiblement les coûts de production. Petit à petit, les robots ont remplacé l'être humain. Le paradoxe de l'analyse marginale se trouve une fois de plus vérifié : il est devenu aujourd'hui de plus en plus coûteux de réaliser des économies supplémentaires sur les processus de production ! En revanche, des gains très importants peuvent être obtenus en amont et en aval, c'est-à-dire sur l'approvisionnement et la distribution.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Est-ce un moyen de réduire les stocks au minimum ?

Bien sûr. Autrefois il y avait des stocks de produits finis que l'on mettait progressivement à la disposition des clients, mais la gestion et la possession de ces stocks coûte cher. Compte tenu des nouvelles habitudes de consommation des clients, il faut désormais produire et livrer dans des temps très courts. Pour une voiture, il est de plus en plus fréquent qu'un client demande un délai de livraison de quelques jours. Les entreprises doivent donc être en situation de très forte réactivité, ce qui suppose de maîtriser totalement la chaîne logistique.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Quels sont les diplômes actuels et quand ont-ils été modifiés ?

Pour faire face à ces évolutions, il était indispensable que l'Éducation nationale propose une offre de formation cohérente, du CAP au BTS, et qui soit en phase avec les besoins

de la branche. Nous avons ouvert le vaste chantier de la rénovation des diplômes existants en 1997. Ainsi, nous avons abandonné la focalisation sur la manutention au profit de la logistique et de la commercialisation. Dans un même esprit, le baccalauréat transport et logistique a donné le jour en 1999 à deux baccalauréats professionnels distincts : « logistique », d'une part, et « exploitation des transports », d'autre part. Les études préliminaires ont commencé en 1997 et la réglementation est parue en 1999. Les premiers diplômés, nouvelle formule, se sont présentés sur le marché du travail en 2001. Nous allons très prochainement revisiter le BTS transport. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les professionnels et tout particulièrement avec l'AFT avec qui nous avons signé une convention de partenariat très actif.

Les diplômes actuellement rénovés sont les suivants :

- CAP agent d'entreposage et de messagerie ;
- CAP vendeur-magasinier en pièces de rechange et équipements automobiles ;
- BEP logistique et commercialisation ;
- baccalauréat professionnel logistique.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Dans quelles entreprises ces élèves peuvent-ils exercer leur métier ?

Dans les entreprises de production, les plates-formes de distribution, la grande distribution, les entreprises de services (messagerie, transports de lots, logistique...), les entreprises publiques et les collectivités (administrations, hôpitaux, collectivités territoriales) et les entrepôts de distribution. Seuls les titulaires du CAP vendeur-magasinier en pièces de rechange et équipements automobiles exercent dans les concessions automobiles.

Comme vous le voyez le champ est immense.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Quels métiers peuvent exercer les titulaires de ces diplômes ?

Le CAP d'entreposage et de messagerie prépare à des emplois tels qu'agent de réception, préparateur de commandes, conditionneur-emballeur, agent d'expédition, magasinier-cariste, agent de messagerie manutentionnaire.

Les titulaires du CAP vendeur-magasinier en pièces de rechange et équipements automobiles peuvent être aide-magasinier, magasinier, vendeur-magasinier, préparateur-vendeur.

Les titulaires du BEP logistique et commercialisation seront des agents de réception, des agents de suivi des stocks, des préparateurs de commandes, des agents d'expédition, des magasiniers-caristes.

Les titulaires du baccalauréat professionnel occuperont un poste en qualité de réceptionnaire, gestionnaire des stocks, préparateur de commandes, agent d'expédition, magasinier ou employé d'un service logistique.

Pour les jeunes diplômés du baccalauréat professionnel logistique, l'employabilité est très forte, car les contacts entre l'Éducation nationale et les professionnels ont été poussés très avant, ce qui a permis de déterminer assez précisément le nombre prévisionnel d'emplois.

Actuellement, on observe, dans presque toutes les académies, des fermetures de sections de secrétariat et de comptabilité, faute d'élèves en nombre suffisant et en raison d'absence de débouchés immédiats pour les diplômés. Certaines académies se sont donc reportées mécaniquement vers la création de sections logistiques. Certes, on peut comprendre leur attractivité, mais il convient de ne pas se tromper. Deux conditions doivent impérativement être réunies pour réussir :

- disposer d'une équipe pédagogique formée à la logistique et notamment à la conduite d'engins de manutention mécanisée ;
- posséder les ressources financières pour équiper les sections. Hormis l'équipement informatique désormais traditionnel dans les sections tertiaires, encore faut-il prévoir l'investissement (matériel de manutention, les dispositifs de sécurité, l'équipement informatique) qui peut être estimé à 150 000 € par site, sans compter la construction des bâtiments.

Nous avons fait inscrire aux lois de finance 2001, 2002, 2003 (voir annexe 2. Projet de loi de finance pour 2001) ces équipements, afin de créer en moyenne deux centres de ressources par académie. Certaines sont déjà fort bien équipées et, dans le cas contraire, les établissements font appel à l'AFT-IFTIM qui entretient des relations très étroites avec les établissements scolaires.

de la branche. Nous avons ouvert le vaste chantier de la rénovation des diplômes existants en 1997. Ainsi, nous avons abandonné la focalisation sur la manutention au profit de la logistique et de la commercialisation. Dans un même esprit, le baccalauréat transport et logistique a donné le jour en 1999 à deux baccalauréats professionnels distincts : « logistique », d'une part, et « exploitation des transports », d'autre part. Les études préliminaires ont commencé en 1997 et la réglementation est parue en 1999. Les premiers diplômés, nouvelle formule, se sont présentés sur le marché du travail en 2001. Nous allons très prochainement revisiter le BTS transport. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les professionnels et tout particulièrement avec l'AFT avec qui nous avons signé une convention de partenariat très actif.

Les diplômes actuellement rénovés sont les suivants :

- CAP agent d'entrepôt et de messagerie ;
- CAP vendeur-magasinier en pièces de rechange et équipements automobiles ;
- BEP logistique et commercialisation ;
- baccalauréat professionnel logistique.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Dans quelles entreprises ces élèves peuvent-ils exercer leur métier ?

Dans les entreprises de production, les plates-formes de distribution, la grande distribution, les entreprises de services (messagerie, transports de lots, logistique...), les entreprises publiques et les collectivités (administrations, hôpitaux, collectivités territoriales) et les entrepôts de distribution. Seuls les titulaires du CAP vendeur-magasinier en pièces de rechange et équipements automobiles exercent dans les concessions automobiles.

Comme vous le voyez le champ est immense.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Quels métiers peuvent exercer les titulaires de ces diplômes ?

Le CAP d'entrepôt et de messagerie prépare à des emplois tels qu'agent de réception, préparateur de commandes, conditionneur-emballer, agent d'expédition, magasinier-cariste, agent de messagerie manutentionnaire.

Les titulaires du CAP vendeur-magasinier en pièces de rechange et équipements automobiles peuvent être aide-magasinier, magasinier, vendeur-magasinier, préparateur-vendeur.

Les titulaires du BEP logistique et commercialisation seront des agents de réception, des agents de suivi des stocks, des préparateurs de commandes, des agents d'expédition, des magasiniers-caristes.

Les titulaires du baccalauréat professionnel occuperont un poste en qualité de réceptionnaire, gestionnaire des stocks, préparateur de commandes, agent d'expédition, magasinier ou employé d'un service logistique.

Pour les jeunes diplômés du baccalauréat professionnel logistique, l'employabilité est très forte, car les contacts entre l'Éducation nationale et les professionnels ont été poussés très avant, ce qui a permis de déterminer assez précisément le nombre prévisionnel d'emplois.

Actuellement, on observe, dans presque toutes les académies, des fermetures de sections de secrétariat et de comptabilité, faute d'élèves en nombre suffisant et en raison d'absence de débouchés immédiats pour les diplômés. Certaines académies se sont donc reportées mécaniquement vers la création de sections logistiques. Certes, on peut comprendre leur attractivité, mais il convient de ne pas se tromper. Deux conditions doivent impérativement être réunies pour réussir :

- disposer d'une équipe pédagogique formée à la logistique et notamment à la conduite d'engins de manutention mécanisée ;
- posséder les ressources financières pour équiper les sections. Hormis l'équipement informatique désormais traditionnel dans les sections tertiaires, encore faut-il prévoir l'investissement (matériel de manutention, les dispositifs de sécurité, l'équipement informatique) qui peut être estimé à 150 000 € par site, sans compter la construction des bâtiments.

Nous avons fait inscrire aux lois de finance 2001, 2002, 2003 (voir annexe 2. Projet de loi de finance pour 2001) ces équipements, afin de créer en moyenne deux centres de ressources par académie. Certaines sont déjà fort bien équipées et, dans le cas contraire, les établissements font appel à l'AFT-IFTIM qui entretient des relations très étroites avec les établissements scolaires.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Dans chacun de ces métiers, quelles sont les activités confiées aux titulaires de ces emplois?

Comme il est indiqué dans le référentiel des activités professionnelles de ces diplômes, les tâches confiées aux titulaires de l'emploi supposent des connaissances techniques liées au métier ainsi que la maîtrise des engins de manutention et de leur entretien.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Les candidats à ces diplômes sont-ils formés et certifiés aptes à la conduite des engins mécanisés?

Pour conduire un engin de manutention, il faut en avoir la capacité, qui est reconnue par un certificat d'aptitude à la conduite d'engins en sécurité (CACES) délivré par la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs sociaux (CNAMTS). Au moment où nous avons mis en place ces diplômes, il s'est posé un problème: l'Éducation nationale était-elle habilitée à délivrer ces certificats? La réponse a été négative. Cependant, la recommandation de la CNAMTS (R389) stipule que les diplômés du secteur de la logistique dispensent de CACES pendant cinq ans.

Nous avons donc créé un document composé d'une attestation de formation à la conduite des trois engins qui sont répertoriés dans nos diplômes (voir annexe 3. Attestation à la conduite en sécurité des chariots automoteurs de manutention à conducteur porté), attestation par laquelle nous certifions que le candidat a satisfait aux tests à la fois théoriques et pratiques de conduite organisés dans nos établissements scolaires (voir annexe 4. Conduite de chariots automoteurs de manutention/conducteur porté). Le jeune qui sort avec un CAP ou BEP ou un Bac pro est donc dispensé des CACES, mais il n'a pas ces certificats.

Ainsi avons-nous pu résoudre le problème suivant: l'Éducation nationale n'a pas vocation à se substituer à des organismes compétents et à donner des certificats d'aptitude de conduite, en revanche elle peut attester qu'elle a donné aux jeunes la formation correspondante et que lors de tests théoriques et pratiques ils ont été reconnus compétents par une épreuve de l'examen.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Existe-t-il des diplômes de niveau III en logistique?

Pour l'instant, il existe deux diplômes: le BTS transport et le DUT gestion logistique et transport. Il n'existe donc pas à proprement parler de diplôme spécifique de logistique à ce niveau de qualification professionnelle.

Nous avons saisi la Commission professionnelle consultative compétente (CPC) pour qu'elle engage une réflexion sur la rénovation du BTS transport qui date de plus de quinze ans, peut-être aboutirons-nous à la création d'un BTS logistique. Par ailleurs, nous avons travaillé sur la maquette d'un diplôme européen de technicien de logistique, qui est actuellement en cours d'expérimentation dans plusieurs pays d'Europe, dont la France.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Qu'appellez-vous un diplôme européen?

Les unités du référentiel de certification ont les mêmes contenus quel que soit le pays. Il faut ici rendre hommage aux ministres de l'Éducation nationale de l'époque d'avoir su insuffler cette dynamique et à la profession, au premier rang de laquelle il convient de citer notre partenaire de toujours, Citroën, de nous avoir accompagnés dans cette aventure.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Et au-delà du niveau III?

Il existe plusieurs licences professionnelles dans le champ de la logistique et, bien entendu, des formations supérieures allant jusqu'au DEA. Le CNAM, par exemple, est très présent sur le secteur et assure des formations de qualité. Les cadres supérieurs du domaine logistique, on les appelle des logisticiens, possèdent une formation très poussée et sont actuellement très recherchés sur le marché du travail.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

À quels jeunes s'adressent ces formations professionnelles de niveau V et IV (BEP, Bac pro)?

S'orienter vers ces formations suppose que l'on ait bien compris qu'il s'agit de diplômes qui visent l'insertion professionnelle. Il faut donc avant tout être intéressé par un cycle court de formation, caractérisé par l'acquisition de compétences majoritairement opérationnelles. Tous les diplômés de la filière sont de vrais diplômés professionnels et l'employabilité des jeunes lauréats est extrêmement forte.

Tertiaire
Jean-Claude Billiet

Est-ce possible aux jeunes filles de se lancer dans les métiers de la logistique ?
Jean-Claude Billiet Oui, et les jeunes filles y réussissent particulièrement bien. Pour l'anecdote, elles sont très performantes dans la conduite des engins de manutention mécanisée, car souvent plus prudentes que leurs camarades garçons. Bien sûr, il reste encore quelques préjugés...

ANNEXE 1. État des formations au transport et à la logistique
Rentrées 2001 et 2002 - Hors CFA

Formation	Public	Privé	Total R01	Public	Privé	Total R02
CAP Agent d'entreposage et de messagerie	165	47	212	254	91	345
CAP Livreur	0	38	38	0	32	32
CAP Navigation fluviale	29	26	55	23	31	54
CAP Vendeur magasinier en pièces automobiles	190	55	245	149	42	191
BEP Logistique et commercialisation	1985	913	2898	2349	965	3314
Bac pro Exploitation des transports	1410	488	1898	1256	467	1723
Bac pro Logistique	1823	260	2083	1929	298	2227
MC Accueil dans les transports	147	89	236	86	76	162
BTS Transport	1067	466	1533	1123	532	1655
Totaux	6816	2382	9198	7169	2534	9703
DUT Gestion Logistique et Transport	2580	0	2580	2446	0	2446

Autres formations au transport relevant du secteur industriel: 4925 R02

CAP Conduite routière (452)

CAP Mécanicien en maintenance de véhicules (240)

BEP Conduite et services dans les transports routiers (3524)

BEP Maintenance de véhicules automobiles (589)

Bac pro Maintenance automobile – option véhicules industriels (120)

BTS Maintenance des véhicules automobiles

Rénover et adapter les formations

Objet de la mesure

Mise en conformité des équipements des établissements d'enseignement (publics et privés sous contrat d'association) en matière de formation à la conduite d'engins de manutention mécanisée.

Justificatif

La création des CAP « agent d'entreposage et de messagerie », « vendeur-magasinier en équipements et pièces de rechange automobiles », du BEP « logistique et commercialisation » fait apparaître des besoins lourds de premier équipement de ces sections.

Les référentiels de certification de ces nouveaux diplômés prévoient la formation à la conduite d'engins de manutention mécanisée, nécessitant la mise en œuvre de matériels spécifiques (chariots élévateurs automoteurs à conducteur porté, postes informatiques disposant de logiciels de manutention, etc.), dans des locaux permettant, dans les conditions réglementaires de sécurité, la réalisation d'opérations de dégroupage, d'entreposage, de déstockage.

Ces matériels sont décrits dans le guide d'équipements « Formations au transport et à la logistique, tous niveaux », diffusé par la Mission en équipements et sécurité dépendant de la Desco.

Incidence financière

Le coût de l'investissement (matériels de manutention, dispositifs de sécurité, équipement informatique) peut être estimé à 1 000 000 F par site. La construction des bâtiments s'élèverait à 4 000 F/m², soit 2 000 000 F environ par site.

Dans ces conditions, il ne semble pas raisonnable d'équiper chaque section existante.

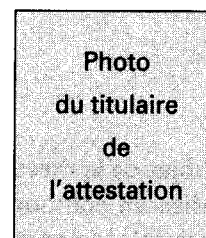
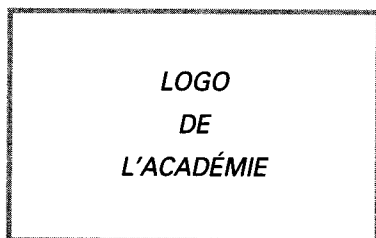
Une solution pourrait consister à mettre en place, dans chaque académie, des plates-formes technologiques dans les établissements possédant un dispositif intégré de formation, par exemple : une section de CAP + un BEP ou un BEP + un baccalauréat professionnel logistique.

Cette hypothèse pourrait conduire à implanter deux plates-formes (une dans le public + une dans le privé) pour les petites académies et quatre plates-formes dans les académies les plus importantes au regard de ces formations.

Un système de convention de partenariat permettrait aux établissements non équipés de profiter de ces plates-formes, sur la base d'une participation aux frais de fonctionnement et de maintenance.

Le coût global de l'opération, calculé sur une moyenne de trois plates-formes par académie pour trente académies, s'élève à : $1\,000\,000\text{ F} \times 3 \times 30 = 90\,000\,000\text{ F}$ (hors constructions).

**ANNEXE 3. Attestation à la conduite en sécurité des chariots automoteurs
de manutention à conducteur porté**



L'élève, l'apprenti ou le stagiaire	L'établissement de formation
Nom:	Dénomination:
Prénom:	Adresse:
Date de naissance:	

Formation

M....., formateur(trice), certifie que M.
a suivi de manière assidue la formation à l'utilisation en sécurité des chariots auto-
moteurs de manutention à conducteur porté.

	Visa du ou des formateurs
Formation théorique	
Formation pratique chariot catégorie 1*	
Formation pratique chariot catégorie 3*	
Formation pratique chariot catégorie 5*	

Évaluation

M., évaluateur (trice), après avoir vérifié les connaissances
théoriques et pratiques, certifie que M. a subi avec succès les
tests théoriques et pratique(s) pour l'utilisation en sécurité des chariots automoteurs de
manutention à conducteur porté.

Tests		Visa évaluateur(s)
Dates	Catégories	
	Test théorique	
	Chariot de catégorie 1*	
	Chariot de catégorie 3*	
	Chariot de catégorie 5*	

*Cf. Recommandation 389 de la CNAMTS, annexe 1.

Cachet de l'établissement de formation:

Date:

Nom et visa du chef d'établissement:

ANNEXE 4. Conduite de chariots automoteurs de manutention/conducteur porté

Durée : 20 minutes		TEST n° 1
CANDIDAT :	Chariot utilisé Chariot transpalettes ou préparateur de commandes au sol de levée inférieure à 1 m (catégorie 1)	<input type="checkbox"/>
A1/C02. Prendre en charge un chariot automoteur	TI* I S TS	Observations Note A1
Procéder aux vérifications extérieures		/04
Vérifier les niveaux		
Procéder à la maintenance de premier niveau		
S'installer au poste de travail		
Mettre l'engin en état opérationnel		
A2/C03. Piloter en sécurité un chariot automoteur	TI I S TS	Observations Note A2
Circuler à vide en ligne droite en marche avant et arrière		/06
Circuler à vide en courbe (slalom, virage en « s ») en marche avant et arrière		
Circuler chargé en marche avant et arrière en ligne droite		
Circuler chargé en marche avant et arrière en courbe		
Circuler avec maîtrise sur différents types et configurations de sol		
Se positionner correctement face à un emplacement		
Utiliser correctement l'avertisseur sonore		
Circuler avec les fourches à bonne hauteur (env. 15 cm)		
Regarder à l'arrière avant de reculer		
Respecter les règles et les panneaux de circulation		
Adapter sa vitesse aux conditions de circulation : sols, charges, virages, environnement		
A3/C04. Lever en sécurité une charge avec un chariot automoteur	TI I S TS	Observations Note A3
Décider de la faisabilité (vérifier l'adéquation du chariot à l'opération de manutention envisagée)		/06
Respecter les emplacements au sol lors des déposes		
Mettre le point mort et le frein de parcage au cours des prises et des déposes		
Effectuer ou simuler le chargement ou le déchargement d'un camion ou d'une remorque par l'arrière à partir d'un quai (en particulier avec une charge limitant la visibilité)		
Respecter les consignes données		
A4/C05. Immobiliser un chariot automoteur	TI I S TS	Observations Note A4
Poser, dans tous les cas, les fourches au sol avant de descendre du chariot		/04
Mettre le frein de parking, le point mort et retirer les clés lors de l'« abandon du chariot »		
Appliquer les règles et consignes liées au stationnement		
Signaler les anomalies éventuelles		

En aucun cas la note ne doit être communiquée au candidat.

*TI: très insuffisant I: insuffisant S: satisfaisant TS: très satisfaisant

Sous-total 1



/20